Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7253**

17. Wahlperiode 30. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat in seiner Stellungnahme vom 10. Dezember 2010 „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zu Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ ein integriertes Gesamtkonzept zur weiteren deutlichen Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland entworfen.

Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt besonders eine stringente Kooperation aller Akteure der vielfältigen und heterogenen Verkehrssicherheitsarbeit, um die noch vorhandenen Potentiale in der Verkehrssicherheitsarbeit zu heben. Die Verkehrssicherheitsarbeit sollte ausgerichtet sein an einer anspruchsvollen gemeinsamen Verkehrssicherheitsphilosophie, wie beispielsweise „Towards Zero“ oder „Vision Zero“, mit einem klar definierten gemeinsamen Minimierungsziel (Halbierung der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020) und erreichbaren definierten Zwischenzielen. Darüber hinaus wird eine Vielzahl konkreter Sicherheitsmaßnahmen benannt. Dazu zählen sowohl technische Maßnahmen als auch Maßnahmen, die auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens abzielen (Bildung und Ausbildung, Überwachung, ökonomische Maßnahmen). Ferner werden Möglichkeiten der Finanzierung erörtert und die Notwendigkeit der Forschungsarbeit herausgestellt, um die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit nachvollziehbarer und besser messbar zu machen.

Als besonders wirksam und dringlich benannt werden 40 konkrete Maßnahmen aus vier Bereichen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, da deren Wirksamkeit bereits bekannt ist und sie darüber hinaus Synergien aufweisen, wenn sie miteinander kombiniert werden.

Die Bundesregierung plant für den Herbst 2011 ein neues Verkehrssicherheitsprogramm. Am 20. Juli 2011 stellte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, den Entwurf Vertretern der Fachverbände vor und äußerte bereits, dass es auf absehbare Zeit kein Tempolimit auf Autobahnen und keine Null-Promille-Grenze für Autofahrer geben werde. Geplant seien aber zusätzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich der Landstraßen (www.stern.de vom 16. Juli 2011).

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Integriertes Gesamtkonzept

1. Hat die Bundesregierung ein integriertes Gesamtkonzept für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland bzw. einen Masterplan Straßenverkehrs-

sicherheit für alle Handlungsebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt, wie es der Wissenschaftliche Beirat vorgeschlagen hat?

Falls ja, wann plant die Bundesregierung dieses Gesamtkonzept dem Deutschen Bundestag vorzustellen?

Falls nein, warum folgt die Bundesregierung dieser Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates nicht?

2. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung eine Charta für Verkehrssicherheit im Sinne des grundgesetzlich verankerten Aspektes des Schutzes des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit enthalten?

   Falls nein, weshalb verzichtet die Bundesregierung darauf, und ist stattdessen eine andere Verlautbarung geplant?

3. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung eine ambitionierte gesellschaftliche Zielsetzung bzw. gemeinsame Philosophie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland im Sinne eines international kompatiblen Minimierungsgebotes enthalten, wie beispielsweise „Vision Zero“, „Towards Zero“, „Minus 50 Prozent“ oder „Safe System Approach“?

   Falls ja, welche?

   Falls nein, warum folgt die Bundesregierung dieser Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates nicht?

4. Welche Strategie und welche strategischen Leitlinien plant die Bundesregierung für das neue Verkehrssicherheitsprogramm?

5. Welche quantitativen Haupt- und Mittelfristziele zur Senkung der Zahlen der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen sowie zur Verringerung der Straßenverkehrsunfälle setzt das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung?

6. Wird die Bundesregierung in ihrem neuen Programm die Verkehrssicherheitsarbeit, unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips, als nationale Aufgabe herausstellen und in den Bereichen, die nicht in die Kompetenz des Bundes fallen, verstärkt initiierende, koordinierende und fördernde Funktionen wahrnehmen?

   Falls ja, welche Initiativen und welche Aufgabenteilung sind im Einzelnen geplant?

   Falls nein, weshalb wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

7. Mit welchem Finanzvolumen wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung ausgestattet sein?

8. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung aus Gründen der Sicherheit die Vermeidung, Verlagerung und verträglichere Gestaltung des Verkehrs zum Ziel haben?

   Falls nein, weshalb wird diese Forderung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

9. Welche Maßnahmen sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor, um die Kooperation der unterschiedlichen Handlungsebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu verbessern und bestmögliche Synergien zu erreichen?

10. Plant die Bundesregierung, zur Verbesserung der Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit die Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

(DVR) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu stärken und deren Kompetenzen diesbezüglich auszuweiten?

Falls nein, welche Institution sollte nach Ansicht der Bundesregierung diese Aufgabe übernehmen?

11. Auf welche Art und Weise plant die Bundesregierung, das neue Verkehrssicherheitsprogramm zu implementieren und dessen prozessbegleitende Qualitätssicherung sicherzustellen?

12. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines Verkehrssicherheitsbeirates beim BMVBS, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft und beispielsweise einmal jährlich einen Bericht mit den Prüfergebnissen und möglichen Verbesserungsmaßnahmen vorlegt?

    Falls nicht, wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung, und wie sollte ihrer Ansicht nach die Qualitätskontrolle der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes erfolgen?

II. Technische Maßnahmen

13. Weshalb lehnt die Bundesregierung die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen bzw. ein in Europa einheitliches Tempolimit ab, obwohl dieses vom Wissenschaftlichen Beirat als zentraler Schritt im Handlungsfeld der technischen Maßnahmen aufgeführt wird?

14. Plant die Bundesregierung, ein Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ aufzustellen?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen soll dieses in welchem zeitlichen Rahmen umfassen, und welche Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sind wofür zuständig?

    Falls nein, weshalb wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

15. Mit welchen Maßnahmen und in welchem zeitlichen Rahmen plant die Bundesregierung, das Entwurfsprinzip der „selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße“ zu stärken?

    Welche Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sind dabei für welche Maßnahmen zuständig?

16. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheitsaudits für Bundesfernstraßen verpflichtend einzuführen?

    Falls nein, weshalb nicht?

17. Plant die Bundesregierung, perspektivisch Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften einzuführen und höhere Geschwindigkeiten nur auf speziell ausgewiesenen Straßen zuzulassen?

    Falls nein, wie begründet es die Bundesregierung, dass sie diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates ablehnt?

18. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheit als zentrales Anliegen bei der Netzplanung zu etablieren?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dazu geplant, und welche Akteure sollen dabei mitwirken?

19. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheit in Regelwerken und bei Fördermaßnahmen höher zu gewichten?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dazu geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

20. Plant die Bundesregierung, ein auf Stauvermeidung ausgerichtetes Verkehrsmanagement auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zu fördern?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

21. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, mit denen die Modernisierung und Qualitätssicherung von Lichtsignalanlagen (LSA) gefördert werden?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

22. Plant die Bundesregierung, die Entwicklung kooperativer Telematiksysteme weiter zu fördern?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

23. Plant die Bundesregierung, die Bemühungen um die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf besonderen Streckenabschnitten fortzusetzen?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

24. Plant die Bundesregierung, dass künftig Maßnahmen der aktiven und der passiven Sicherheit bei Euro NCAP (European New Car Assessment Programme – Europäisches Neuwagen-Bewertungs-Programm) auf der gleichen linearen Skala beurteilt werden?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

25. Plant die Bundesregierung, auf nationaler Ebene methodische Ansätze zu fördern, die zur Lösung des Problems der Kraftfahrzeugkompatibilität und des Partnerschutzes beitragen können?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

26. Plant die Bundesregierung Fördermaßnahmen, um die Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen, kooperativen Fahrerunterstützungen und der autonomen Unfallvermeidung voranzutreiben?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

27. Plant die Bundesregierung, Untersuchungen zu fördern, die sich mit der Thematik der Ablenkung des Fahrers durch technische Verbesserungen und damit verbundenen möglichen ungünstigen Verhaltensanpassungen auseinandersetzen?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

28. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit des Motorradverkehrs sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor und welche Maßnahmen zur effektiveren Geschwindigkeitsüberwachung?

29. Plant die Bundesregierung, rechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Einführung autonom wirkender Fahrerassistenzsysteme zu verbessern?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

30. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Sicherheit neuer Energiesysteme in Kraftfahrzeugen (unter anderem Gas- und Elektrofahrzeugen) zu erhöhen?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

31. Plant die Bundesregierung, die retrospektive Unfallforschung zur systemischen Unfallentstehungsforschung auszubauen?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

32. Plant die Bundesregierung die Festlegung von Mindeststandards für Zweiräder mit elektrischem Hilfsmotor (z. B. Pedelecs, Elektroroller)?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

33. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die regelkonforme Ausstattung von Fahrrädern (insbesondere Bremsen und Beleuchtung) voranzutreiben?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

III. Maßnahmen zur Änderung des Verkehrsverhaltens

34. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern Maßnahmen vor, um die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Sekundarstufen und in der Lehrerausbildung zu intensivieren, indem ähnlich wie in der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit Unterstützung geboten wird, Anreize gesetzt und gelungene Beispiele kommuniziert werden?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

35. Plant die Bundesregierung, das Thema Verkehrssicherheit in den Medien zu stärken, z. B. durch die Wiederaufnahme von Verkehrssicherheitskampagen in den Massenmedien sowie die stärkere Nutzung neuer medialer Kommunikationskanäle?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

36. Plant die Bundesregierung Verbesserungen in der Fahrausbildung und beim Zugang zur Fahrerlaubnis, um die Sicherheit der Fahranfänger zu erhöhen?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

37. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die für ältere Kraftfahrer Anreize setzen, ihre Leistungsfähigkeit verstärkt kontrollieren zu lassen?

    Falls ja, welche?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

38. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen zur besseren Regeldurchsetzung vor?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

39. Plant die Bundesregierung eine Überprüfung der Ausdehnung der Halterhaftung?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

40. Welche Maßnahmen sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor, um Geschwindigkeiten durch die verstärkte Überwachung der Regeleinhaltung zu reduzieren?

    Falls keine Maßnahmen vorgesehen sind, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

41. Warum lehnt die Bundesregierung perspektivisch die Einführung einer Null-Promille-Grenze ab?

42. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Untersuchungen zum Telefonieren am Steuer auch mit Freisprechanlage vor?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

43. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die korrektes verkehrssicheres Verhalten attraktiv machen, beispielsweise durch die Gewährung monetärer Vorteile?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

44. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, damit künftig im Verkehrszentralregister dokumentierte Auffälligkeiten besser zur Intervention genutzt werden können?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

45. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die die Einführung von Pay-as-you-drive-(PAYD)-Konzepten unterstützen?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

46. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, damit im Bereich der Versicherungsprämien technische und verhaltensorientierte Sicherheitsmaßnahmen gefördert werden?

    Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

47. Plant die Bundesregierung, Steuererleichterungen für die Anschaffung von Fahrzeugsicherheitssystemen zu schaffen?

    Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Berlin, den 30. September 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333